Издается с мая 2005 г.




Бюллетень Балтийской территориальной организации Российского профсоюза моряков

WWW.BRO.RU



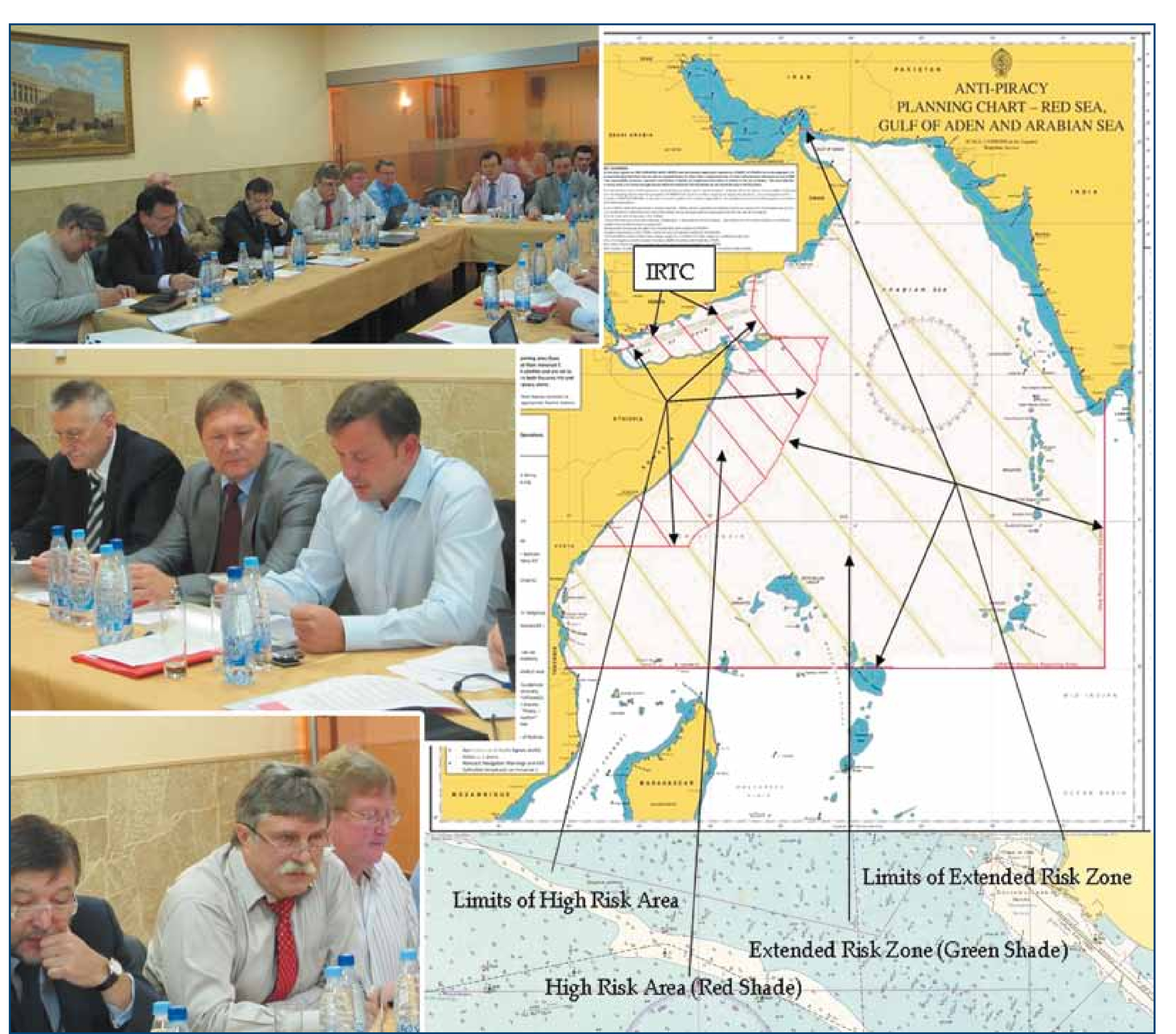

№ 7 (71), 2011

Распространяется через первичные организации БТО РПСМ и крюинговые компании: «SCF UNICOM», «BALTIC GROUP INTERNATIONAL SPB», «БАЛТКРУИНГ», «BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT SPB», «OCEANWIDE», «INTERORIENT NAVIGATION COMPANY SPB», «АФАЛИНА», «COLUMBIA SHIPMANAGEMENT SPB», «BRIESE SWALLOW SPB», «PALMALI SAINT-PETERSBURG», а также ГМА им. адм. С.О. МАКАРОВА и УТЦ «МАРСТАР»

facebook twitter

ЧТО ПРОИСХОДИТ

# СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, КОТОРЫЕ ЧТУТ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР




Сомалийские пираты, хотя и не участвовали в Международном переговорном форуме, но внесли свои коррективы в коллективнй договор

Как известно, великий комбинатор Остап Бендер чтил уголовный кодекс. Приятно осознавать, что среди российских судовладельцев есть такие, которые пошли еще дальше – они чтут не только, тьфу-тьфу, уголовный кодекс, но и коллективный договор с профсоюзом. А для этого, согласитесь, нужно иметь немного более развитое чувство ответственности.

7–8 сентября в Санкт-Петербурге прошло совместное заседание этих самых ответственных российских судовладельцев, оперирующих судами под «удобными» флагами, и Российского профсоюза моряков. Среди тех, кто чтит коллективный договор – самые крупные российские судоходные компании, такие как «Совкомфлот», «Новошип», Северное морское пароходство, «Палмали» и Мурманское морское пароходство. Интересы моряков представляли руководители соответствующих региональных организаций профсоюза.

Встреча состоялась в рамках национального уровня Международного переговорного форума (IBF), а, значит, речь пойдет не столько о судовладельцах, сколько о коллективных договорах. Напомним, что существуют несколько видов коллективных договоров МФТ, по которым работают суда под удобным флагом. Однако самые распространенные из них имеют аббревиатуру – IBF Collective Agreement. Заключать подобные коллективные договора с членскими организациями МФТ могут только те судовладельцы, которые входят в так называемую Международную переговорную группу. Их основное отличие от остальных договоров, одобренных МФТ, заключается в том, что они более гибкие по шкале заработной платы и предусматривают наличие различных фондов для нужд моряков...

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 2

# СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ, КОТОРЫЕ ЧТУТ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР (НАЧАЛО НА СТР. 1)

...(обучение, переподготовка, социальные мероприятия и т.п.). Неудивительно, что договора этого типа более привлекательны для судовладельцев, и по ним уже работают тысячи моряков, в том числе и российских.

Напомним также, что в связи с мировым финансовым кризисом 2008 года, величина заработной платы моряков по всем договорам стандарта МФТ была заморожена. И только летом этого года на Международном переговорном форуме в Майами процесс сдвинулся с мертвой точки — сторону судовладельцев удалось убедить, что время вносить изменения в коллективные договора пришло. Другое дело, что подход к каждому судовладельцу с этого года будет индивидуальный.

Поэтому в данном случае, наверное, самый главный вопрос, которым задастся любой моряк, работающий на судне, где действует колдоговор IBF, звучит предельно просто: «Если судовладельцу договор IBF нравится, то чем он хорош для меня?» Скажем сразу, что волноваться здесь не стоит: интересы плавсостава никак не ущемлены, и перейдем непосредственно к самим изменениям в колдоговоре, которые вступят в силу с января 2012 года. Уже сейчас можно говорить о том, что увеличение заработной платы постепенно продолжится в течение всего срока действия колдоговора, то есть до 2014 года. Немаловажно и то, что судовладельцы будут участвовать в организации плавпрактики курсантов, которые потом займут места на их судах.

Надо сказать, что пираты тоже внесли свои поправки в переговорный процесс. Судовладельцы — участники Международного переговорного форума приняли на себя обязательства расширить ллойдовскую зону военных действий. В результате обсуждений были определены две зоны: зона повышенного риска и расширенная зона риска. Карты с границами этих зон должны находиться непосредственно на судне, работающим по колдоговру IBF. В том случае, если оно будет заходить в зону повышенного риска, то моряк сможет отказаться от работы в таком районе при условии, что судно не проходит по Международному рекомендованному транзитному коридору (на карте: он обозначен как IRTC, и проход по нему контролируется военными кораблями НАТО, России, Индии, Китая и т.д.). В любом случае, нахождение в этой зоне предполагает 100% увеличение базовой ставки для членов экипажа судна. Нахождение в расширенной зоне риска тоже считается опасной, если судно подверглось угрозе захвата. День, когда произошло нападение, подлежит дополнительной оплате, но на этот счет капитаны должны будут получить подробные инструкции в своих судоходных компаниях.

И, пожалуй, одним из самых важных моментов является то, что в колдоговоре IBF определен статус моряка в плену: «В случае, если моряк оказывается захвачен или иным образом оказывается не в состоянии продолжать плавание вследствие акта пиратства или угона судна, вне зависимости от того, имели ли эти акты место внутри или вне установленных Форумом зон, найм моряка, соответствующие его права и причитающиеся выплаты сохраняются вплоть до освобождения моряка и далее, пока он не будет благополучно репатриирован к месту проживания или найма, либо пока не будут выполнены все контрактные обязательства Компании. Это, в частности, включает полную выплату заработной платы и иных предусмотренных контрактом выплат. Компания также обязана предпринять всё возможное для обеспечения захваченных моряков дополнительной защитой, питанием, соцобеспечением, медицинской и иной необходимой помощью».

Что касается конкретных цифр по шкале заработной платы, то они будут известны на последующих этапах переговоров на национальном уровне, которые должны закончиться к концу ноября. Единственное, что можно сказать на сегодняшний день, это то, что шкала не будет единой для всех компаний-участников IBF. У разных судовладельцев разная история, и разные финансовые показатели — поэтому логично, что профсоюз принимает это во внимание в своих требованиях. В любом случае — есть минимальный стандарт МФТ, ниже которого зарплата плавсостава опуститься не может. Ну, а если кто-то из судовладельцев подобно Остапу Бендеру спросит своего моряка: «Скажите, Шура, сколько вам нужно для полного счастья?», (и даст), профсоюз этому препятствовать не будет.

# «ЖЕЛЕЗНЫЙ ЗАНАВЕС» ФОРЕВЕР!

Если вы думаете, что «железный занавес» пал вместе с Берлинской стеной, то вы сильно заблуждаетесь. Его даже не сдали в металлолом – он как ни в чем не бывало висит в российских портах, и порой возникает нехорошее подозрение, что он вовсе не железный, а из высококачественной нержавеющей стали. И точно также служит труднопреодолеваемым барьером, причем как со стороны моря, так и со стороны ворот порта. «Морской Профсоюзный Телеграф» писал об этом неоднократно, но, к сожалению, ситуация, хотя и меняется к лучшему, но с громким скрипом, поэтому у нас есть опасения, что и в дальнейшем эту тему мы поднимем не раз.

Как выглядит российский «железный занавес» с моря, знает любой, что наш, что иностранный моряк. В их устах слово «комиссия» звучит хуже любого ругательства. При этом те из них, что постарше, хорошо помнят порядок работы с приходящими и уходящими судами во времена советской власти. Тогда на пароходы прибывали «комиссии», состоящие из пограничников, таможенников, а также представителей санитарных и ветеринарных служб. Компанию им составляли кураторы из КГБ. Более того, всегда находились «добровольные» помощники из членов экипажей, которые своевременно сигнализировали о своих подозрениях относительно коллег-моряков. Работа, что называется, кипела, и «комиссия» работала минимум три часа, а если что-то было «не так», то и дольше.

Но тогда главным критерием всего и вся была идеология. Не дай Бог, на территорию нашей советской Родины проникнет нежелательная литература, или вражеские газеты и журналы. Не дай Бог, случится какой-нибудь контакт с иностранцем, и не дай бог, кто-нибудь из советских людей сбежит из СССР за границу на морском судне. Флаг судна значения не имел. К тому же в цели «комиссии» входило пресечение провоза моряками «контрабанды», которая на деле представляла из себя вещи и товары, которые моряки покупали за свои деньги, но сверхустановленных для одного лица норм.

Это все понятно, и что было, то было. Но теперь-то, когда прошло уже двадцать лет после смены, э-э-э, режима, а советскую идеологию признали неправильной и попирающей права человека, когда изо дня в день с экранов телевизоров нам внушают, что наша страна живет по демократическим и современным принципам, теперь-то какой смысл в этих самых «комиссиях»? А в наших портах они до сих пор приходят и осложняют и так не простую работу моряка!

И современный моряк в российском порту наблюдает картину сорокалетней давности: все приходящие и уходящие в море суда должны быть обработаны «комиссиями», состоящими из пограничников и таможенников. Судно приходит в порт и ждет, когда оформят «приход», и только потом начинается работа по выгрузке-погрузке. Капитану необходимо предъявить горы копий судовых документов, сертификатов, деклараций, разрешений и еще чего-нибудь, чего могут попросить предъявить. И даже если с документами все в порядке, но «комиссия» не в духе, всегда можно найти, к чему придраться. По времени эти проверки все равно редко когда занимают меньше часа, а экипажи сейчас сокращены до минимума, а вахту у трапа ставь, а если хочешь, чтобы настроение улучшилось и «проверяли» побыстрее, давай, э-э-э, подарки.

И мы не говорим даже о том, чтобы на борт судна пришел кто-то из родных моряков. Чтобы на борт проникли родственники членов экипажа, нужно заблаговременно информировать тех же агентов, а они, в свою очередь, согласуют этот вопрос с пограничниками. Более того, некоторые агентские фирмы выставляют счет за оформление допуска на судно. Но и это еще не все: на судно могут попасть только прямые родственники, а внуки, золовки, тещи – им нет хода! А уж пригласить подругу-друга – вообще, ни боже мой. Это ведь граница!!!

У финнов, шведов, у тех же немцев нет таких проблем, у наших охранителей границы – пожалуйста! А зачем тогда у нас загранпаспорта с шенгенскими визами, а зачем у нас просто паспорта граждан России? Порт – это не граница, это склад грузов, которые должны охранять их владельцы. Но у нас по-прежнему в любом моряке или посетителе членов экипажа заранее видят или вора, или нарушителя границы, или контрабандиста!

В цивилизованных странах капитан вправе пригласить на судно тех, кого он пожелает, или тех, о ком его попросят члены его экипажа. И посторонний человек на борту – это, в первую очередь, головная боль для капитана и его судовладельца. Более того, бывает, что на судне находится «разъездная» автомашина: при приходе в порт ее спускают на причал, и поехали по своим судовым или личным делам. У нас об этом даже думать нельзя, так как годовой пропуск на автомашины, например, в порту Санкт-Петербург стоит за двадцать тысяч рублей, а получить его – что-то из области очевидного-невероятного. И еще про Санкт-Петербург: ни для кого не секрет, что суда, заходящие в наш порт, предпочитают получать снабжение, в частности воду, в Эстонии, Финляндии, Швеции, потому что простая питьевая вода в Питере стоит, как лучшие сорта минералки…

Это что касается вида со стороны моря. А вот, как этот занавес смотрится с берега – и про это наша газета тоже рассказывала много раз. Как мы только что сказали, попасть в порт стороннему человеку очень и очень непросто. Но если это жена-дети-родители моряка, все-таки возможно. Человеку оформляют разовый пропуск, и в силу того, что жена-дети-родители приходят в гости к морякам не каждый день, и даже не каждый месяц, трудности, связанные с его получением как-то быстро забываются. Народ поворчит-поворчит, и забудет. А если человек ходит в порт ежедневно?

Сотрудники, например, нашей газеты ходят в порт почти ежедневно – откуда бы мы тогда брали текущую информацию и делали наши репортажи о жизни моряков. И из года в год при оформлении пропусков повторяется одно и то же: напиши письмо сюда, отправь ходатайство туда, и этим тоже сходи поклонись. А районов порта – несколько. И не везде этот пропуск дают. Для «Морского Профсоюзного Телеграфа» до сих пор несколько калиток остаются закрытыми, и навряд ли откроются в обозримом будущем. А про то, чтобы провести на проблемное судно телевизионщиков, мы и думать забыли – это не-воз-мож-но.

От этого, образно выражаясь, никто не умрет, но как в такой ситуации работать инспекторам и активистам профсоюза? У них-то дела поважнее, чем репортажи. И у моряков бывают очень серьезные проблемы, люди ждут квалифицированной помощи, а получить ее трудно. И что профсоюз скажет такому, не дождавшемуся подмоги, человеку? «Извините, нас к вам не пустили?»

Это совсем не смешно. Как не было смешно российскому экипажу одного из судов под иностранным флагом, пришедшему в порт Находка на причал судоремонтного завода. Полуголодные люди полгода ждали зарплату и репатриацию, вызвали на борт представителей профсоюза, а вахтеры на портовой калитке профсоюз не пустили. Тогда профсоюз сходил в прокуратуру и вернулся к калитке вместе с прокурором, надеясь на авторитет представителя правоохранительных органов. Надо ли говорить, что и прокурор был послан подальше. «Железный занавес» форевер! К счастью, у прокурора нашлись нужные волшебные слова, калитка открылась, и моряки были спасены. А работники Дальневосточной территориальной организации Российского профсоюза моряков имеют теперь пропуск во все калитки порта Находка.

Но это же безобразие. Профсоюз имеет право – и это надо написать большими буквами – по закону – три восклицательных знака – посещать рабочие места своих членов. У моряка рабочее место – судно, и, значит никто не вправе препятствовать профсоюзу туда ходить. Это – его работа! Именно об этом рассказывал председатель Российского профсоюза моряков Игорь Павлов Президенту России Дмитрию Медведеву на встрече в Горках этим летом. И Президент тогда сказал: «Надавать по мозгам!», имея в виду тех соловье-разбойников, кто на государственной территории (а именно таковой являются территории портов) наставил калиток и взимает с проходящих вполне определенную дань. Мы ничего не преувеличиваем: кому охота, тот может посмотреть запись встречи с Президентом в видеоархивах НТВ или Первого канала, и Президент там так и говорит прямым текстом.

С момента встречи прошло почти полгода, и уже два заявления Балтийской территориальной организации РПСМ лежат в городской транспортной прокуратуре. Но радует одно: все-таки большинству, э-э-э, владельцев калиток свои мозги дороги, и проблема с пропусками для представителей профсоюза моряков частично решилась. Во всяком случае, в порту Санкт-Петербург на нержавеющем занавесе появилось нечто наподобие коррозии.

Хотя, говоря о доступности порта, мы бы все-таки сделали акцент на такое явление, как пресловутый человеческий фактор…

**ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 7**

## ЗАПЕЛЕНГОВАЛИ…

Уважаемые друзья! Рубрика «Запеленговали» не то, чтобы совсем серьезная фотохроника, а место, где будут размещаться разные картинки из нашей с вами жизни. Если вам есть, чем поделиться, присылайте фотографии прямо редактору: lukina@bro.ru. Мы их обязательно опубликуем и будем вам только благодарны!



Т/х «ALAM PESONA» (SGP): это не пират, это китайский моряк замерз в питере в октябре при t +10°



Т/х «ОКСКИЙ-68» (РФ): «всё хорошо»



## ВЕРНЫЙ ПУТЬ К УСПЕХУ

В мае этого года нам на глаза попался рекламный плакат Государственной морской академии им. адм. С.О. Макарова. На нем, на фоне всем известного парусника «МИР», огромными буквами было написано: «Верный курс к успеху!»

Понятно, что реклама — двигатель торговли, равно как и эффективное средство привлечения молодежи в стены учебных заведений. Поэтому ничего удивительного мы не нашли в том плакате, однако тогда нам показалось, что в данном случае гораздо интереснее вернуться к нему позднее, ближе к Дню Знаний, то есть, к 1 сентября: к этому времени уже станет ясно, сколько юношей и девушек (с 2008 года они тоже имеют право поступать в ГМА) решили пойти к успеху «Макаровским курсом». Ведь некоторые пессимисты, особенно в моряцких блогах, твердят, что Академия сейчас не та, и мало кто захочет там учиться.

И вот, в последний день августа «Морской Профсоюзный Телеграф» дозвонился до первого заместителя начальника ГМА Николая Алексеева и получил от него всю интересующую нас информацию.

— С прошлого года в ГМА принимаются юноши и девушки по результатам ЕГЭ, — пояснил Н. Алексеев. — Могу сказать, что в этом году средний конкурс по Академии — 2,2 человека на место. Однако на некоторых факультетах он составлял в семь раз больше.

Если говорить о приоритетах, то у молодежи здесь тоже есть свои предпочтения. Скажем, больше всего ребят хочет учиться на таких факультетах, как судоводительский, юридический и экономический. Меньше всего жалуют судомеханический: там конкурс составил 1,8 человек на место.

— Девушек по сравнению с прошлым годом у нас прибавилось, — сказал Н.Алексеев. — Они учатся на всех факультетах. К слову, сразу десять девушек проходят плавпрактику на паруснике «Мир» сейчас.

В общем, за ГМА переживать не стоит, сделали мы вывод. Назло всем пессимистам там план по набору курсантов выполнен. А 17 сентября в ГМА состоялось торжественное посвящение в курсанты с традиционным ритуалом принесения клятвы первокурсниками на верность морскому флоту и академии. В мероприятии приняли участие представители Государственной Думы РФ, Министерства транспорта РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта, руководители Санкт-Петербурга и российских компаний морского транспорта и даже настоятель Николо-Богоявленского кафедрального морского собора.

## ВОЗ И НЫНЕ ТАМ

Наша газета уже рассказывала о проблеме, с которой столкнулись российские члены экипажей нескольких судов под "удобными" флагами в эстонских портах. Суть её сводится к тому, что нашим соотечественникам-обладателям паспортов моряка старого образца сойти на берег в этой стране не разрешается. Другими словами, выйти в город можно только предъявив новое УЛМ.

Надо сказать, что Балтийская территориальная организация РПСМ после публикации той статьи сразу же направила обращение в МИД РФ, поскольку ситуация и впрямь неординарная: разобраться надо бы. Ведь с этими судами получилось так, что из всего экипажа лишь единицы могли пойти в увольнение: на руках у большинства плавсостава в основном по-прежнему паспорта моряков, которые, кстати, действуют до 2014 года. Однако ответа профсоюз так и не дождался. Тогда было направлено еще одно обращение, но уже на имя Президента РФ Дмитрия Медведева.

На сей раз ответ пришел из Администрации главы государства, да не тот, который хотелось бы. В нем, в частности, сообщалось, что «письмо о нарушении прав моряков поступило в Консульский департамент МИД России 08.07.2011 г. и взято на особый контроль. Незамедлительно было дано поручение консульскому отделу Росспосольства в Эстонии оперативно разобраться и сообщить о причинах отказа эстонской стороны в сходе на берег российским членам экипажей судов «Ulrike G» в п. Мууга и «ONDA» в п. Таллинн. В тот же день по данному вопросу в МИД Эстонии была направлена нота, ответ на которую пока не получен».

Вроде бы, меры предприняты, да только тут возникает закономерный вопрос, насколько они оказались эффективными. Может, проблемы, связанные с беспрепятственным сходом наших моряков, самым чудесным образом уже решены? К сожалению, воз и ныне там: без УЛМ им нечего делать на эстонском берегу. В Посольстве РФ в Эстонии нам сообщили, что данным вопросом занимались: даже был направлен запрос в эстонский МИД для получения разъяснений. Но ответа пока никакого нет. Мы сделали еще один звонок – в службу капитана п. Мууга, и поинтересовались, в чем провинились российские моряки, что их на берегу не очень-то хотят видеть. Как выяснилось, портовые власти здесь не причем: есть распоряжение полиции, действующее на всей территории Эстонии: не пущать и точка. Причем оно распространяется, с некоторыми оговорками, не только на наших моряков, но и на членов экипажей из других стран, подписавших Конвенцию МОТ № 185 «Об Удостоверениях личности моряков».

Выходит, говорить о том, что эстонцы в данном вопросе притесняют только нас, преждевременно. Это, несомненно, радует. Однако прыгать до потолка тоже не совсем правильно, поскольку проблема так и осталась нерешенной. Обычно в таких случаях, если не удается найти компромисса, отвечают тем же: можно, например, запретить эстонским морякам без УЛМ сходить на наш берег. Да вот не задачка: Эстония данную Конвенцию не ратифицировала. А даже, если бы и пошла на это, то за своих моряков волноваться у неё нет причин: их и так почти не осталось.

## ВСЁ ХОРОШО, ПРЕКРАСНАЯ МАРКИЗА...

Дела у речников с т/х «Окский-68» (1984 г.п., флаг – Россия, владелец – ОАО «Южный речной порт», фото вверху), заходившего в Северную столицу в начале октября, идут и жизнь легка. Как говорится, ни одного печального сюрприза, за исключением пустяка: шкрябать ни в коем случае ничего на судне нельзя, поскольку корпус держится на одной лишь краске. Из разговора с членами экипажа этого судна выяснились и другие подробности интересной жизни под названием «Российский флаг», которая, в принципе, и может казаться вполне «нормальной», но только если к ней попривыкнешь.

Вообще, надо сказать, речники – такие, как с т/х «Окский-68» – работающие на российских ВВП, жаловаться на жизнь не любят. Все у них всегда хорошо, несмотря на то, что зарплата мала, а о годах постройки судов даже неприлично говорить. Видно, что они искренне любят свою работу и, хотя и наблюдают плачевное положение дел под российским флагом, стараются на этом не зацикливаться.

Вот, например, старпом с т/х «Окский-68» до этого работал на другом судне – аж 1947 г.п.! Кстати, капитаном. Судоходные компании «обновляют» речной флот, покупая, как правило, двадцатипяти-тридцатилетние пароходы. Поэтому 64 года для судна – давно уже не считается чем-то из ряда вон выходящим. Как подобные суда выглядят вживую, мы, пожалуй, рассказывать не станем: вы и так это знаете. Но что из себя представляют суда типа «Окский-68», обрисовать вкратце вполне возможно.

Зрелище на самом деле печальное. Техническое состояние, мягко говоря, «помоечное»: того и гляди, стукнешь по корпусу – будет дыра. Понятно, что условия труда здесь не располагают к тому, чтобы на т/х «Окский-68» стремилась попасть молодежь. Зарплата в среднем составляет 12 тыс. руб. Капитан, хоть и получает порядка 30 тыс. руб., но это все равно нельзя считать достойной зарплатой для судоводителя. Поэтому неудивительно, что весь комсостав представлен людьми пенсионного возраста, которые рассказали нам о том, как еще Леонид Ильич умело расправлялся с пиратами.

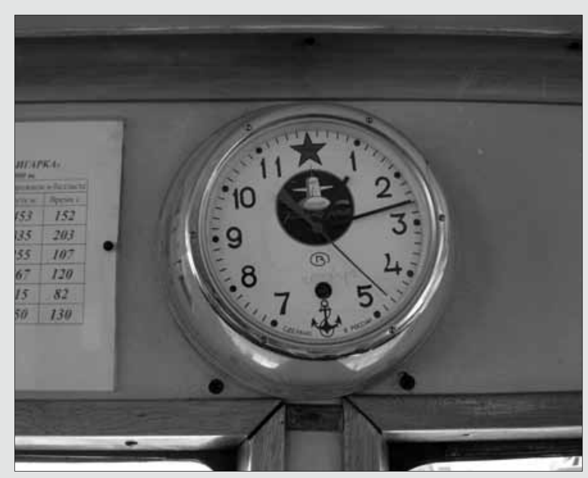
По легенде, когда участились нападения на суда в районе Малаккского пролива, Брежнев, большой любитель домино, а также единственный за всю историю существования СССР человек, обладавший пятью золотыми звёздами Героя, и давший понять народу, что коммунизм – дело не быстрое, распорядился оградить советский флаг от посягательств пиратов. В этих целях военные получили полный карт-бланш: с корсарами никто не церемонился. Тактика борьбы с пиратами без суда и следствия принесла желаемый результат: очень скоро это привело к тому, что, завидев суда под советским или очень похожим на него китайским (тоже красным, но со звездами) флагом, пираты быстро испарялись.

Но вернемся к т/х «Окский-68», экипаж которого нисколько не смущает, что пароход меняет собственников, как перчатки. К слову, даже сейчас до сих пор не совсем ясно, продается судно или нет. А скоро, кстати, навигация закончится. Однако члены экипажа нисколько не отчаиваются по этому поводу: для них т/х «Окский-68» – привычный дом, в который снова возвращаешься с началом следующей навигации, чтобы привести в божеский вид и отправиться в очередной рейс.

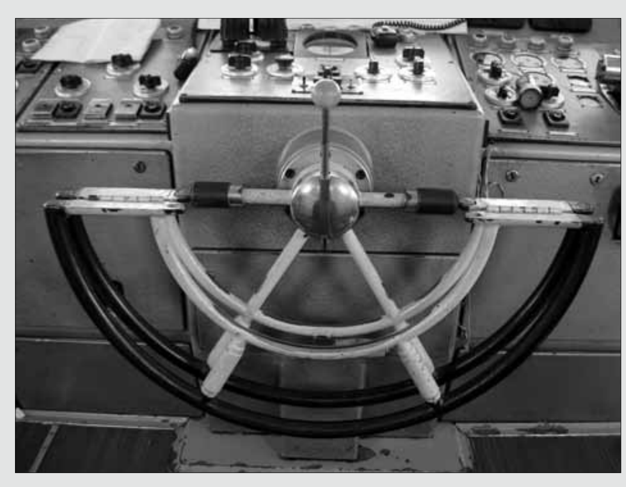





Т/х «ИГАРКА» (РФ): встретить новострой под российским флагом – большая редкость



Часы – самая новая, м-м-м, деталь на «Игарке»…



… а вот штурвал помнит руки еще чешских корабелов.

# ХРОНОМЕТР

## ПРОГРЕССА НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ

В питерском порту на глаза нашей газете попалось судно под российским флагом, принадлежащее одной судоходной компании с громким названием «Академфлот-2». Мы решили выяснить, к какой такой академии имеет отношение т/х «Игарка», порт приписки Нижний Новгород, а заодно посмотреть, как членам экипажа парохода работается на его борту.

Следует отметить, что увиденное нас мало порадовало. Капитан рассказал, что никакого отношения к научному флоту судно не имеет — просто у судоходной компании звучное название. Т/х «Игарка» работает на Волге и связанных с ней внутренних водных путях — Ладога-Онега-Беломорско-Балтийский канал. Но ниже Казани и выше Санкт-Петербурга он не ходит. Сейчас, вот, судно пришло из Карелии с алюминием, а далее пойдет в Ярославль с грузом щебня.

Пароход построен в далеком 1965 году в Чехословакии. И что удивительно (или неудивительно), но до наших дней т/х «Игарка» сохранился практически без изменений: дверные ручки, штурвал выдержали испытание временем. Можно сказать, что прогресса, в смысле обновления, здесь никакого не наблюдается. Так что часы, замеченные нами на мостике с надписью «Сделано в России», сразу же выделяются на общем фоне: безусловно, их можно отнести к одним из самых современных приборов — все-таки СССР уж двадцать лет как нет.

Естественно, мы не могли не затронуть вопрос о зарплате. Выяснилось, что её выплачивают регулярно, но сказать, что она высокая, конечно же, нельзя. Тем не менее, как сказал капитан, зарплата экипажа все-таки повыше, чем у речников, работающих в других компаниях.

Капитан не стал скрывать, что считает положение дел на флоте под российским флагом — удручающим. На реках он видит, как правило, суда ничем не лучше своей «Игарки». Встретить новострой под нашим флагом — большая редкость.

— Я вот даже не знаю, что будет с моим пароходом, — сказал капитан. — Пока он в строю. Мы его стараемся поддерживать на плаву. Как долго мы сможем это делать, и когда судовладелец обновит флот, неизвестно.

Но не только это тревожит капитана. Довольно интересно он высказался насчет подготовки курсантов училищ, которые проходят плавпрактику на судах.

— У нас экипаж — десять человек, — сказал он. — Трое из них — практиканты. Не знаю, как там их сейчас учат, но могу сказать, что из года в год уровень подготовки молодых людей падает. Теория — ноль, дай им пройти тест — завалят. Короче, здесь на практике они толком постигают премудрости профессии.

К сожалению, никого из членов экипажа — ни практикантов, ни опытных моряков — нам сфотографировать не удалось: экипаж т/х «Игарка», получающий скромную зарплату, оказался тоже очень скромным, и фотографироваться никто не захотел. Однако сделать снимки на борту нам разрешили без проблем, благодаря чему мы их и публикуем (см. фото вверху).

## НЕ ВЕЧЕН ЧЕЛОВЕК, НО ВЕЧНА ПАМЯТЬ…

17 сентября – памятная дата для многих моряков, отработавших на судах Балтийского морского пароходства. Каждый год в этот день на Серафимовском кладбище в Санкт-Петербурге у мемориала погибшим членам экипажа т/х «Полесск» собираются все те, кто по-прежнему хранит в сердце память о них. Судно затонуло в Южной Атлантике на переходе из Южной Америки в Африку в 1993 году: из 30 человек, находившихся на борту, выжил только один – старший моторист Юрий Алтухов.

С тех пор прошло немало времени, но близкие и родственники членов экипажа, да просто те, кто хорошо их знал или слышал о трагедии, приходят сюда, чтобы возложить цветы и венки к мемориалу. Балтийская территориальная организация РПСМ тоже не забывает о моряках: работники профкома ежегодно приходят на кладбище почтить память погибших. Естественно, только этим профсоюз не ограничивается: за мемориалом и прилегающей территорией ведется уход. И мало кто знает о том, что, когда скончался через несколько лет после той трагедии Ю. Алтухов, профком помог достойно проводить моряка в последний путь.

В дни, когда вспоминают погибших моряков, вы не услышите помпезных речей и не увидите представителей городских властей, поскольку члены экипажа с т/х «Полесск», как впрочем и с т/х «Механик Тарасов», памятник которым тоже находится на Серафимовском кладбище, им не интересны. Причем настолько, что их даже не смущает тот факт, что мемориалы требуют обновления и ремонта. В свое время они были установлены, как временные, и теперь держатся из последних сил. Гранитная стела мемориала «Полесска» угрожающе наклонилась, не лучше дела обстоят и у «Механика Тарасова». Профсоюз, конечно, прикладывает все усилия к тому, чтобы они не разрушились, но уже настала пора для кардинального вмешательства: им необходима срочная полноценная реставрация.

Неоднократные обращения профсоюза во всевозможные инстанции с тем, чтобы привлечь внимание городских властей к проблеме, пока не принесли желаемого результата. Видно у чиновников, в отличие от семьи Александра Медведева, судового врача с т/х «Полесск», которая пришла в минувшую субботу на Серафимовское кладбище, память коротка. Но мы надеемся, что совесть у них, рано или поздно, проявится, и они перестанут относиться к морякам по принципу нет человека, нет проблемы. Хотя бы ради внучки А. Медведева – Елизаветы, которая приносит цветы своему дедушке, которого она никогда видела…

Работники профкома возложили цветы на могилу еще одного моряка. На Серафимовском кладбище также покоится легендарный капитан дальнего плавания, Герой Социалистического труда, Арам Оганов. Это человек интересной судьбы, чье имя неразрывно связано с пассажирскими лайнерами Балтийского морского пароходства, в частности, с т/х «Александр Пушкин», флагманом пассажирского флота СССР, и «Михаил Лермонтов», считавшимся в свое время самым комфортабельным из отечественных пассажирских судов. Здесь же на Серафимовском кладбище покоится и Владимир Колобков, капитан т/х «Faina», погибший в плену у сомалийских пиратов. Вечная память нашим морякам…

Редакция «Морского Профсоюзного Телеграфа» подготовила видео, на котором сам Юрий Алтухов рассказывает о гибели «Полесска». Фильм основан на старой видеозаписи, сделанной в 1993 году на студии Балтийского морского пароходства. Его можно посмотреть в Интернете на нашей страничке на facebook.com, раздел видео.

## КОРОЧЕ НЕКУДА

Первый в истории груз мороженной рыбы прошел по Северному морскому пути на рефрижераторе «Rainfrost» (PAN), принадлежащем компании «Laskaridis Shipping». Судно ледового класса вышло из Петропавловска-Камчатского и направилось на запад в Санкт-Петербург, пройдя 6633 морские мили чуть меньше, чем за 22 дня. Экипаж судна состоит из четырех российских и двадцати одного украинских моряков. Проводка судна по Северному морскому пути осуществлялась атомным ледоколом «Таймыр». По данным ЦНИИМФ, в 2011 году по состоянию на 21 сентября по трассам СМП прошло 16 транспортных судов с 674 664 тоннами грузов. Еще несколько судов на отчетную дату находились в стадии выполнения своих рейсов. Как полагают эксперты от судоходства, количество судовладельцев, желающих направлять свои суда через российскую Арктику, год от года будет только увеличиваться.

Сотрудники спецподразделений Великобритании провели успешную операцию по освобождению итальянского судна «Montecristo», захваченного утром 10 октября пиратами у побережья Сомали. Судно шло из Великобритании во Вьетнам с грузом металлолома , из 23 членов экипажа судна — 7 итальянцев, 6 граждан Украины и 10 — Индии. Операция, в результате которой задержаны 11 пиратов, проводилась по согласованию между министрами обороны Италии и Великобритании. По данным компании-судовладельца «D'Alesio Group», никто из моряков не пострадал.

Паруснику «Надежда» — учебному судну Государственного морского университета им. Г.И. Невельского — не разрешили зайти в порт Сан-Франциско. 18 октября, когда парусник был на подходе и готовился в плановые сроки зайти в порт, капитан судна получил конкретные указания воздержаться от заходов в порты США. Указание исходило из российского МИД. У дипломатов появились серьезные опасения, что в США парусник может быть арестован по иску к нашей стране хасидской организации «Хабад Любавич». Несколько десятков лет иудейское движение пытается забрать из России так называемую «коллекцию Шнеерсона» — тысячи древних еврейских книг, манускриптов и рукописей. Решение Федерального окружного суда округа Вашингтон о возврате реликвий вступило в силу как раз во время похода «Надежды». Памятуя о том, что несколько лет назад во французском порту был арестован парусник «Седов» по иску компании «Нога», российские дипломаты предпочли не рисковать. «Надежда» развернулась и взяла курс на мексиканский порт Энсенада.


Т/х «KANGALASSY» (VCT) – без скандала не обошлось.


Т/х «CASPIAN GOLD» (BLZ) – к рефлагированию подготовился: на борту название уже по-русски…


… да и т/х «ГЛОРИ» (РФ) тоже: здесь название указано сразу на двух языках.



# ЗАВТРА БУДЕТ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ВЧЕРА?

Перевод судов под российский флаг, похоже, становится тенденцией. Но морякам не стоит строить иллюзий по этому поводу, поскольку наличие российского флага вовсе не означает, что для членов экипажей таких пароходов жизнь автоматически изменится к лучшему.

Например, стоявший 28 сентября на 41-м причале питерского порта т/х «Kangalassy» (фото вверху) был продан компании «Балтречфлот», и теперь переводится с Сент-Винсента и Гренадин под российский флаг. На борту находились семь человек, но вскоре к ним должны присоединиться еще четверо. Остается только догадываться каким таким пряником «Балтречфлот» заманила их на судно. Ведь именно с этой компанией связаны довольно громкие истории, которые привлекли внимание не только СМИ, но и прокуратуры. Т/Х «Нарва» и т/х «Глори» последовательно не поделили дорогу с мостами в Нижнем Новгороде и Санкт-Петербурге, на т/х «Кирстен» в финском порту Валком наехал местный инспектор МФТ за мизерную зарплату экипажа и нежелание хозяина подписывать колдоговор с профсоюзом.

Да и с самим т/х «Kangalassy» не все благополучно: в 2008 году под именем «Lemo» он горел в Котке, а его экипажи в разное время несколько раз обращались за помощью к инспекторам МФТ по причине невыплаты зарплаты. Последний раз скандал финансового характера случился в этом же сентябре, правда, еще при старом хозяине, «Kangalassy Shipping Ltd». Трое эстонцев и шестеро россиян из предыдущего экипажа обратились за помощью к инспектору МФТ в Санкт-Петербурге: судовладелец не платил им за работу, а капитан не получил расчет еще за предыдущий рейс. Моряки написали заявления на списание, но и здесь работодатель не захотел выполнять свои обязанности. По прибытию на борт инспекция МФТ выяснила, что задолженность составляет, ни много ни мало, 30 000 евро.

Начались переговоры с компанией. А пока профсоюзники делали все возможное, чтобы вернуть морякам деньги и договориться о репатриации, экипаж тоже не терял времени даром. Как говорится, на Бога надейся, а сам не плошай, и, заручившись поддержкой МФТ, моряки объявили на «Kangalassy» самую настоящую забастовку: на судне выполнялся только минимум работ, связанных с обеспечением жизнедеятельности парохода и безопасности мореплавания. О ситуации были проинформированы пограничники, фрахтователь и судовладелец. При этом последний долго и громко топал ногами и чертыхался, грозя «непослушным» морякам страшными карами, но на четвёртый день сдался и вернул долги, а моряки поехали по домам.

Теперь вот неизвестно, будет ли новый хозяин относиться к своим морякам лучше прежнего. Зато известно, что т/х «Kangalassy» будет работать между Лиепаей и Санкт-Петербургом, и коллективного договора с каким-либо профсоюзом на борту судна нет.

## ВЫ ТУДА, А МЫ ОБРАТНО

Суда, о которых пойдет речь, называются «Глори» и «Caspian Gold» (на фото вверху). «Морской Профсоюзный Телеграф» посетил оба парохода, стоящие по соседству на 25 и 26 причалах, и пришел к выводу, что судьба свела их вместе не случайно. Дело в том, что они здесь по одной и той же причине. Насколько мы поняли из разговора с экипажами судов, их ждет перефлагирование. Только с точностью до наоборот.

Т/х «Глори» светит какой-нибудь иностранный флаг вместо российского триколора. Кстати, это судно (типа «Ладога») должно быть хорошо известно нашим читателям: мы уже писали о том, как в прошлом году оно налетело на опору Володарского моста на Неве, чем привлекло к себе повышенное внимание со стороны местных журналистов. К счастью, обошлось без разрушений: и мост устоял, да и сам пароход, несмотря на приличный возраст (1979 г.п.), практически, вышел сухим из воды. Однако тогда-то и вскрылось, что судовладелец недоплачивает зарплату экипажу судна. Впоследствии проблема не без участия юристов БТО РПСМ разрешилась. И вот сейчас «Глори» снова нарисовалось на горизонте.

Мы поинтересовались у моряков по поводу того, как у них обстоят дела с зарплатой. По словам членов экипажа, ничего определенного они пока сказать не могут, поскольку на судне всего лишь месяц. Правда, говорят, у предыдущего экипажа были задержки с выплатой зарплаты, однако, дело закончилось вроде как благополучно…

На т/х «Caspian Gold», тоже с россиянами на борту, ребята оказались немногословными. Оно и понятно: в составе экипажа всего-то восемь человек, которые тоже только что сменили предыдущий экипаж. А тут еще грядущее перефлагировние химовоза с Белиза на Россию, подготовка к перегону на Каспий и устранение поломки! Ясно, что в таких ситуациях не до газетчиков. Тем не менее, немножечко времени члены экипажа нам уделили.

На фоне т/х «Глори» химовоз смотрелся довольно прилично. То ли потому что «Caspian Gold» все-таки моложе «Глори» на восемь лет, то ли работа под иностранным флагом благотворно влияет на состояние судна. Как бы то ни было, но когда химовоз пойдет по российским рекам и каналам до места назначения, то он, вне всякого сомнения, будет выделяться на фоне других плавсредств под российским же флагом. А т/х «Caspian Gold» (сменится ли у него название, не знаем), со своей стороны, откроет для себя всю прелесть российских просторов: по нашей информации, до этого судно работало в Европе.

Из капитана Евгения нам удалось вытянуть совсем немного: к своим обязанностям он приступил буквально накануне. Самое интересное из того, что рассказал моряк, касалось его опыта работы на Каспии. Выяснилось, что ситуация с увольнением моряков, вне зависимости от флага судна, в туркменских портах даже хуже, чем у нас: там вообще нельзя высовываться на берег. Кроме того, три года назад даже невозможно было пополнить запасы воды. Сейчас – пожалуйста, а продуктами питания запастись по-прежнему нереально, равно как и забункероваться. Случись серьезно заболеть моряку на борту – вообще катастрофа: в больницу не повезут. Максимум, придет врач и пропишет пилюли. Так что, похоже, после Европы судну потребуется некоторое время, чтобы попривыкнуть к такому отношению, в отличие от членов экипажа-россиян, которых ничем не прошибешь…

Конечно, мы не знаем, как сложится в дальнейшем судьба т/х «Caspian Gold» и «Глори», и надеемся, что все у них будет хорошо. Но будет еще лучше, если они начнут свою жизнь под новыми флагами по коллективному договору Российского профсоюза моряков!

## КОРОЧЕ НЕКУДА

Экипаж небольшого танкера-продуктовоза «Yong An» (PRK) на собственном опыте убедился, насколько щепетильны власти Малайзии в вопросах, касающихся уважения государственных символов. Сотрудники морской правоохранительной службы Малайзии задержали 12 человек экипажа вместе с самим судном. Совершенное моряками преступление заключалось в том, что малайзийский флаг, который они, следуя правилам, подняли, бросив якорь на внешнем рейде одного из малазийских портов, развевался на судне вверх тормашками. Если бы малазийцы доказали, что в перевернутом виде флаг был поднят намеренно, то для моряков дело могло бы кончиться тюремным сроком до двух лет. Однако, конфликт удалось урегулировать, и «Yong An» отпустили, порекомендовав капитану впредь проявлять большую аккуратность в обращении с флагами.

Операционному командному центру ВМС Дании, контролирующему судоходство в Каттегате, пришлось высылать истребитель для того, чтобы остановить пароход. Сухогруз «Ranafjord» (KNA) упорно шел к опасности, однако все попытки связаться с ним по радио были тщетны. Самолет привлек внимание экипажа: «Ranafjord» вышел на связь, и получил команду остановиться. Когда на борт прибыла датская полиция, выяснилось, что капитан был в состоянии сильного алкогольного опьянения и заснул. Однако и сдавший накануне вахту помощник также был пьян. «Ranafjord» отбуксировали на якорную стоянку у маяка Хальсбарре. Судно продолжило рейс в Аальборг после того, как помощник капитана и капитан пришли в норму, а по прибытию в порт капитан был арестован полицией по обвинению в управлении транспортным средством в состоянии сильного опьянения. Судно шло в балласте, капитан судна — норвежец, в экипаже четыре (!) человека: два поляка и два литовца.

Теплоход «Beluga Singapore» (GIB) с четырнадцатью российскими моряками на борту арестован в порту Хамбантота (Шри-Ланка). Об этом сообщил инспектор МФТ в Коломбо Ранжан Перера. По его словам, судно было задержано еще в августе по иску китайской верфи, построившей «Beluga Singapore» для «Beluga Shipping», за долги в размере 7 млн. долларов. Сами моряки за помощью к инспектору не обращались: судовой агент доставляет на теплоход продукты питания и питьевую воду, задолженностей по зарплатам у членов экипажа нет. По заверению судовладельца, с экипажем все в порядке: после банкротства «Beluga Shipping» новый менеджмент делает все возможное, чтобы проблемы компании не сказались на моряках.






Матрос т/х «BLUE BAY» (ATG) Шваяков Владимир: «Здоровья, счастья, любви желаю своим внукам и семье».



Т/х «КАПИТАН НИКОЛАЕВ» (РФ), матрос Иван: «Всем морякам, которые меня знают, большой привет. Поздравьте меня: мой сын недавно стал капитаном!»



Капитан т/х «ПАВЕЛ ВАВИЛОВ» (РФ) Владимир Иванович Билиба

WWW.BRQ.RU

# ХРОНОМЕТР

## «ВОДА, ВОДА, КРУГОМ ВОДА ...»

«Морской Профсоюзный Телеграф» побывал на IV Международной конференции «Транспортно-транзитный потенциал», которая состоялась в рамках проекта «Санкт-Петербург — морская столица России» 20 сентября. Мы пришли туда не просто так, а по приглашению организаторов мероприятия, и, честно говоря, наши ожидания, связанные с ним, не оправдались.

На конференции действительно говорились складные речи, но дельных мыслей по поводу того, как решить наболевшие проблемы российской судоходной отрасли и, собственно, плавсостава, мы, к сожалению, не услышали. Складывалось такое впечатление, что «кругом шумит вода», но толку от этого совершенно никакого нет. Так, один фон. И тем не менее...

Рабочие сессии конференции были структурированы по видам транспорта: «Автомобильные перевозки», «Железнодорожные перевозки» и «Морские и речные перевозки». Понятно, что нас больше интересовала последняя тема. Никто не спорит, что развитие транспортно-транзитных услуг в судоходстве невозможно представить без решения глобальных проблем, касающихся модернизации самой транспортной отрасли, внедрения инновационных технологий и материалов. Однако без привлечения квалифицированных и, прежде всего, молодых кадров, потенциал получается какой-то сомнительный: ведь сказать, что у нас с этим делом полный порядок, язык не поворачивается: молодежи на судах, которые мы ежедневно посещаем в питерском порту, почти не видать. А откуда ж ей взяться, если морская профессия среди мальчишек и девчонок не популярна? В «Макаровке», к вашему сведению, в этом году конкурс был чуть больше двух человек на место. К тому же, военную кафедру, наличие которой в ВУЗе для многих абитуриентов важно, оттуда давно убрали. Разве ж это нормально?

— Ненормально, — согласился с нами Вадим Тюльпанов, председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга, до которого, несмотря на плотное окружение журналистов, нам удалось добраться. — Мы уже обращались в различные инстанции, в том числе и к Президенту России Дмитрию Медведеву, с тем, чтобы кафедру вернули. Однако этот вопрос пока повис в воздухе.

— Мы надеемся, что здравый смысл рано или поздно восторжествует, — добавил Артур Чилингаров, член бюро Высшего совета Партии «Единая Россия», координатор проекта «Санкт-Петербург-морская столица России». — И кафедру восстановят.

Пока господа журналисты не успели опомниться от нашего натиска, мы постарались закрепить успех и сходу предложили Артуру Николаевичу организовать встречу с плавсоставом, на которой можно было бы обсудить насущные проблемы в российском судоходстве, например, пропускную систему в наших портах, тонкости работы на бербоутных судах под российским флагом и т.д.

— Я и Вадим Альбертович с удовольствием встретимся с моряками, — сказал он нам. — Ведь мы тоже моряки. Поэтому нам найдется, что обсудить.

На наш вопрос, когда конкретно можно будет встретиться, г-н Чилингаров ответил, что после выборов. От радости мы сразу не сообразили, где подвох, но мы обязательно с ним свяжемся и уточним после каких именно: думских или президентских. Ведь свои координаты он нам оставил. Но думается, что, скорее всего, после думских, которые состоятся в декабре. Ну, а если нужно подождать до президентских, то тоже ничего страшного: в некоторых случаях и не столько ждали.

## АНЕКДОТ ОТ КАПИТАНА

Капитан т/х «Павел Вавилов» Владимир Иванович Билиба (на фото вверху) рассказал нашей газете анекдот.

А дело было так: «Морской Профсоюзный Телеграф», продолжая традицию посещения пароходов в порту Санкт-Петербург и зайдя на «Павел Вавилов», застал капитана за оформлением документации. Однако капитан нас не прогнал, а даже наоборот, встретил очень приветливо и посетовал на горы бумаг, которые приходится заполнять офицерам – каждому по своему заведованию. Всяким разным «проверяющим», не дающим морякам спокойно работать, тоже досталось. И тут Владимир Иванович вспомнил забавный случай, произошедший лично с ним несколько лет назад.

Судно под иностранным флагом, на котором тогда капитанил Владимир Иванович, должно было зайти на Реюньон. Накануне как раз позвонил судовладелец и сообщил, что по приходу на судно придет проверяющий из регистра. Инспектора зовут Иван Острюк. Владимир Иванович «обрадовал» экипаж регистровой инспекцией, надавал распоряжений, а сам думает: «хорошо – придет украинец, хоть поговорить нормально можно с новым человеком, посидим, выпьем чайку». Команда сделала все, как надо, и с чистой совестью сидят, ждут хохла из регистра.

Приходит человек с креольской внешностью, то есть почти темнокожий: здрасьте, так и так, я из регистра. Причем, говорит по-английски. Капитан немного растерялся и спрашивает: «А где Иван Острюк?» Инспектор сначала не понял, а потом рассмеялся и говорит: «Острюк – это я, только не Острюк, а Аструк, с ударением на первый слог. И не Иван, а Айвен – это у нас довольно распространенное имя». И показывает визитную карточку, где черным по белому написано «Ivan Austruck».

## 0,4 ПРОЦЕНТА

Те, кто читает нашу газету, знают, что «Морской Профсоюзный Телеграф» по возможности не пропускает разные официальные собрания высокого уровня, а потом рассказывает о них своим читателям. Продолжая традицию, хотим поговорить о совместном заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга.

В мероприятии, состоявшемся в новом здании Центрального военно-морского музея на пл. Труда, приняли участие такие известные личности, как заместитель председателя Правительства РФ и председатель Морской коллегии Сергей Иванов, главнокомандующий Военно-Морским Флотом и заместитель председателя Морской коллегии Владимир Высоцкий, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко, координатор проекта «Санкт-Петербург-морская столица России» Артур Чилингаров, вице-губернатор Петербурга Михаил Осеевский.

Прежде всего, собравшиеся заслушали выступления членов Морской коллегии, ответственных за реализацию национальной морской политики по нескольким направлениям. Но мы постараемся сконцентрироваться на тех темах, которые могут быть действительно интересными для моряков.

Вот, например, тема освоения Арктики уже стала дежурной на всех мероприятиях подобного рода. Не стала она исключением и в этот раз. Как известно, с освоением Севморпути и теми природными богатствами, которые хранит Арктика, Россия связывает большие надежды. Из доклада В. Высоцкого следует, что специалистами ВМФ проделана большая работа по уточнению границ континентального шельфа страны. Немалую лепту здесь внесло НИС «Академик Федоров».

Вопрос об обновлении и модернизации отечественного флота тоже был затронут на заседании. Как стало ясно из докладов, то на данный момент работа в этом направлении, конечно, идет, но не так быстро, как хотелось бы. На заседании было особо отмечено, что «рыбопромысловый флот в настоящее время состоит из 2359 судов. Около 85% из них эксплуатируется с превышением срока полезного использования. В этой связи разрабатывается госпрограмма развития судостроительной промышленности, включающая комплекс мер по организации проектирования судов, модернизации судостроительных мощностей и созданию экономически выгодных условий для судовладельцев по размещению заказов на отечественных предприятиях».

Действительно, ситуация складывается непростая, и в отечественном торговом флоте она ничем не лучше. Мы ничего не имеем против госпрограмм по выходу из кризиса, но давайте называть вещи своими именами. Только вдумайтесь: всего 0,4% от мирового объема судостроения приходится на Россию! И проблема, на наш взгляд, здесь гораздо глубже, ибо наши судостроители отлично строят корпуса, а вот с оборудованием – беда. Самое современное судно научного флота, упомянутый «Академик Федоров», переоборудовали в Финляндии. Взять мы можем только скоростью, качеством, конкурентными ценами. А как тут удешевишь производство, когда до 80% оборудования, как правило, ввозится из-за рубежа? На судах, построенных заграницей, все уже автоматизировано, у нас же не хватает технологий.

Тем не менее, и у нас кое-что осталось в пороховницах – вот это необходимо сохранить и развить. Но без привлечения квалифицированных кадров в судостроительную отрасль тоже не обойтись. Может, даже стоит, как Петр I в свое время, отправлять молодежь на учебу, а специалистов – на переподготовку, к голландским или тем же финским корабелам.

Совершенно очевидно, что на все это нужны колоссальные деньги вкупе с продуманной политикой. Поэтому когда нынешние российские моряки, рыбаки и речники увидят результаты реализации этих поддерживающих госпрограмм – вопрос далекого будущего. А работать им нужно уже сейчас. Но по этому поводу высокое собрание не сказало ничего.

# ПЛОХ ТОТ КАПЕРАНГ, КОТОРЫЙ НЕ МЕЧТАЕТ СТАТЬ MASTEROM

**В скором времени путевку в жизнь может получить совсем не бесперспективное направление, касающееся подготовки квалифицированных кадров для флота российских судоходных компаний. Речь идет о переквалификации специалистов Военно-морского флота, увольняемых из вооруженных сил, для работы на торговых судах. В успех, который может принести эта идея, верит профессор Государственной морской Академии им. адм. С.О. Макарова Николай Григорьев, который и рассказал нам о некоторых нюансах ее воплощения в жизнь.**

Надо отметить, что идея организации дополнительного обучения, которое позволило бы увольняемым из ВМФ морякам попробовать свои силы на судах торгового флота, возникла года три назад. И она не только отвечает духу времени, но и прекрасно сочетается с двумя государственными программами: «Стратегия развития морской деятельности РФ на период до 2020 года» и «Социальная адаптация военнослужащих, подлежащих увольнению из вооруженных сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, и членов их семей». Почему же вдруг вспомнили про военных моряков?

Ни для кого не секрет, что профессия моряка среди молодежи сейчас не столь популярна, как раньше. Мало кому из выпускников школ хочется становиться магелланами и колумбами: как правило, большинство из них, особенно тех, кто действительно показывает неплохую успеваемость, видят себя бизнесменами, госчиновниками и т.д., и сила ветра дальних странствий как-то затухает на фоне теплого офисного кресла. Но спрашивается, если дело так дальше пойдет, то кому прикажете работать на «мореокеане»?

Ответ на этот вопрос нашелся сам собой, когда начались сокращения в вооруженных силах, затронувших, в том числе и военно-морской флот. Среди этих людей оказалось немало и таких, которые в силу разных обстоятельств сами решили завязать с военной службой. Как правило, их средний возраст составляет порядка сорока лет: не юные, но и не старые люди, которые знают, что такое дисциплина и ответственность, уже добившиеся каких-то карьерных успехов, и получившие, честно говоря, в общем-то, не самое бедное образование и жизненный опыт. Почему бы, решая проблемы кадрового голода на торговом флоте, не сделать ставку и на них тоже? К тому же, подавляющее большинство уволенных из ВМФ — люди семейные. Естественно, им надо кормить семьи, а вот с хорошей работой на гражданке сейчас туговато: так что можно предположить, что среди бывших военных многие бы изъявили желание продолжить работу в море в, так сказать, мирном качестве.

Надо заметить, что государство со своей стороны старается заботиться об увольняемых в запас военнослужащих в силу своих возможностей: даёт им сертификаты на приобретение жилья и переобучение за казенный счет на гражданские специальности по профилю. Однако как раз здесь и вкралась ошибка: морскую профессию в этом смысле почему-то обошли стороной, хотя, казалось бы, лучшего выхода и придумать нельзя. Ведь военные моряки, которых можно переобучить за казенный счет по сертификату, практически, готовые специалисты.

Может быть, чиновники посчитали, что моряку все равно на каком судне работать — на военном фрегате или контейнеровозе? Это было бы хорошо, но это не так. Специальности на кораблях и судах во многом родственны, но не до такой степени, что прямо один в один. Так, если говорить о штурманских специальностях на ВМФ, морском и рыболовных флотах, то в действительности идентичны лишь методы и средства определения места корабля и судна. Ну, и, наверное, то же можно сказать про ведение документации — что-то подсказывает, что заполнять кучу бумаг нужно на любом флоте. Различия же заключаются не только в организации несения ходовых и стояночных вахт, но и предназначении деятельности штурмана. У военморов — это обеспечение военных задач, на морском флоте — экономная, качественная и безопасная доставка грузов, у рыбаков — добыча биоресурсов. А в последнее время гражданский флот — это еще и добыча нефти и газа на морском шельфе.

И тем не менее, человеку, прошедшему подготовку для службы на ВМФ, работа на судах морского флота не покажется слишком обременительной. Но! Для того, чтобы увольняемые из ВМФ почувствовали себя на судне, как в своей тарелке, их необходимо, прежде всего, переподготовить в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (ПДНВ 1978/95). По словам Николая Григорьева предполагается, что переобучение займет не меньше шести месяцев. К тому же, их еще предстоит адаптировать к условиям гражданской жизни. Ведь у военного человека за время службы вырабатывается психология и навыки исполнителя инструкций, от которых нельзя отступать. Однако в современном мире действовать приходится в зависимости от ситуации: где-то проявить гибкость, а где-то — инициативу. К тому же нельзя забывать, что «новообращенным» гражданским морякам начинать придется практически с нуля, поскольку сразу попасть в старший комсостав они не смогут. Но с последней психологической задачей увольняемые из вооруженных сил точно справятся, поскольку на в армии, ни на флоте тоже не бывает так, чтобы из солдат — сразу в генералы.

Конечно, любая переподготовка специалистов такого плана потребует от государства выделения немалых средств. Судите сами: создание учебно-материальной базы, коими могут стать площадки ГМА, СПбГУВКа (экс-ЛИВТа), привлечение опытного преподавательского состава и т.д. Однако, в любом случае, речь не идет о потраченных в пустую деньгах, поскольку люди получат работу, а работодатели — квалифицированных специалистов.

Идея о привлечении на суда бывших военных моряков действительно очень нравится российским судовладельцам. На состоявшейся недавно встрече представителей Российского профсоюза моряков и крупнейших российских судоходных компаний тема нехватки кадров тоже затрагивалась. И как выяснилось, военные специалисты очень востребованы при подготовке газотурбинистов для газовозов: в наших мореходках практически никого не учат по этой специальности. «Совкомфлоту» же такие специалисты сейчас очень даже нужны, а какая у них зарплата, сами можете догадаться. Судовладельцы особенно нуждаются в комсоставе, хотя, если, кто-то захочет начать с рядовых должностей, то это тоже совсем неплохо. Они готовы сотрудничать по вопросу дальнейшего трудоустройства увольняемых из ВМФ, прошедших переподготовку, или точнее сказать дополнительную подготовку. Причем, интерес к «служивым» людям уже проявили иностранные компании, и доподлинно известно, что греки — из их числа.

Критиканам же всего нового, считающим, что увольняемым из ВМФ нечего делать на судне, можно привести в пример конкретное доказательство того, как они заблуждаются. Наверное, все слышали о подвиге Александра Маринеско, командира подводной лодки С-13, отправившего на дно в годы Великой Отечественной войны немецкий лайнер «Вильгельм Густлофф». Сам Маринеско за «атаку века» был награжден Звездой Героя. Правда, посмертно. Так вот, этот самый Маринеско еще до войны закончил школу юнг, а потом работал на судах Черноморского флота. Затем он окончил Одесский мореходный техникум, и ходил третьим и вторым помощником на пароходах «Ильич» и «Красный флот». То есть, был он вполне обычный, не военный человек. В 1933 году он направляется на специальные курсы комсостава РККФ, после окончания которых назначается штурманом на ПЛЩ-306 («Пикша») Балтийского флота. Потом Александр Маринско растет по служебной лестнице и встречает войну на боевом посту. А после окончания войны возвращается к мирной жизни и работает на судах Балтийского морского пароходства.

Эта небольшая ремарка к тому, что человеку, связанному с морем — неважно, гражданский он или военный — не проблема приспособиться к новым обстоятельствам. Здесь, как говорится, было бы желание. Так и в случае с увольняемыми из военно-морского флота: есть уверенность — они не подведут, когда станут нести вахту на судне. Только дайте им такую возможность.



Найди различия: это – ребята из «Макаровки»,...



... а это – с МПК-311 «Казанец». Но море-то одно на всех.

## «ЖЕЛЕЗНЫЙ ЗАНАВЕС» ФОРЕВЕР!

*НАЧАЛО НА СТР. 2*

... Вот, к примеру, начальник одного из районов порта, куда раньше профсоюзу было попасть труднее, чем верблюду через игольное ушко, оказался очень милым человеком. Когда профсоюз, в свете президентского заявления про мозги, с шашками наголо в очередной раз попытался взять его штурмом, он всех успокоил и сказал, мол, ребята, не бузите, щас мы все сделаем в лучшем виде.

А вот коммерческий директор «Канонерского судоремонтного завода» идти «на контакт» ни в какую не хочет. В телефонном разговоре с представителем Балтийской территориальной организации РПСМ этот руководитель заявил, что, во-первых, у него уже сеть свой собственный профсоюз, во-вторых, смотреть телевизор ему некогда, а в третьих, лично ему Президент Медведев никаких указаний насчет пропусков для активистов БТО РПСМ не давал. Занавес.

Представителям БТО РПСМ ничего не осталось сделать, как позавидовать успешному директору, имеющему собственный профсоюз, и пойти дожидаться ответа на официально направленный на «Канонерку» запрос. Как только отказ будет получен в письменном виде, транспортный прокурор получит еще одно заявление…

В общем, как бы это ни было печально, резюмируя вышеизложенное, можно сказать, что российские порты являются закрытой зоной, где очень не любят моряков, зато любят денежные знаки, носителями которых моряки являются, и которые так или иначе, в завуалированной форме или напрямую, у моряка изымаются. Короче говоря, с этим титановым занавесом нужно что-то делать. Если мы хотим быть полноправными участниками современного мира, если мы хотим привлекать иностранные инвестиции, если мы хотим действительно развивать нашу транспортную инфраструктуру, если мы хотим, чтобы наши трудовые и социальные права соблюдались, занавес нужно переплавить на что-то другое, более полезное. Потому что от него толку все равно не много: ведь попадают как-то в наш закрытый со всех сторон порт таджикские гастарбайтеры, отбирающие работу у наших докеров…

# ЧТО В ИМЕНИ ТВОЕМ, «ВЫБОРГ»?

**Моя морская жизнь начиналась на «Выборге», и, помимо героических рейсов на Кубу с заходами в Канаду и Финляндию, я провел два ремонта по шесть месяцев в Риге на судоремонтном заводе в Вецмилгрависе. Так что у меня было достаточно времени, чтобы не только изучить устройство этого судна, но и задуматься о его названии, почему достаточно много судов носили имя этого очень красивого города с непростой судьбой. Я не ставил перед собой задачу рассказать все обо всех морских и речных судах, носивших имя «Выборг», но о нескольких все же расскажу.**



Броненосец береговой обороны: был «Vainamoinen», а стал «Выборг» (*фото www.korabli.eu*)

Гэ-дэ-эровские братья потрудились на славу, выдав на-гора серию судов типа «Выборг». Большая часть этих пароходов обосновалась на Балтике, прибыв в Балтийское морское пароходство в период с 1963 по 1968 годы. Эти годы славны тем, что как раз тогда происходил бурный рост морского флота СССР. Например, в БМП ежемесячно поступали два-три новых парохода. Но на фоне финских судов типа «Красноград» и «Новгород», «Выборги» были уже отставшими от жизни. Работы на этих судах было вдоволь: что «палубе» со стрелами и хитроумными люковыми закрытиями, что машинной команде с «мановским» главным двигателем.

Все суда этой серии были постоянными перевозчиками грузов на Кубу, но «кондишн» там был такой, что вторые механики проклинали и маму, и папу, и всех родственников его изобретателя. В общем, эти детища ГДР-овской судостроительной индустрии прочно вошли в морскую историю как суда серии «Месть за Сталинград». Однако, мы иногда встречали другую часть этой серии, которая обосновалась во Владивостоке: т/х «Высоцк», «Высокогорск» и др., и моряки с этих судов почему-то не разделяли оценку моряков-балтийцев. Хотя, может, к ним попадали более усовершенствованные суда...

Итак, одним из первых пароходов Российского военного флота должен был быть парусный линейный 74-пушечный «Выборг». Я не оговорился: в середине XIX века в России попытались, говоря словами пушкинского Мазепы: «В одну телегу впрячь... коня и трепетную лань». Но ведь «не можно». Так и получилось: три года экспериментировали-экспериментировали, попытались вставить в парусник паровую машину, но не получилось — пароход-парусник просто не смог выйти в море. В 1863 году это чудище списали из состава флота.

Следующий «Выборг» при сходе со стапелей в 1919 году и не помышлял, что ему придется нести «серпастый и молоткастый» флаг СССР. Построенный в Сан-Педро в США на судоверфи «Western S&Co», он сменил несколько названий: «West Cajcot», «Golden Bear», «Kailua», и работал на благо различных американских судоходных компаний. С началом Второй мировой войны США начали активно помогать своим союзникам оружием, сырьем, продуктами. В 1941 году к программе «лэнд-лиза» подключился и СССР. Так, в ноябре 1942 года к нам и попал этот «пожилой» пароход. Находясь в составе Дальневосточного государственного морского пароходства, судно доставляло грузы из портов США.

19 декабря 1947 года в Нагаевской бухте жизнь парохода трагически оборвалась. Произошли чудовищные взрывы на борту п/х «Генерал Ватутин» и «Выборг», в трюмах которых находились опасные грузы. Оба судна были разорваны на части и затонули в пределах акватории порта. Взрыв нанес колоссальные повреждения портовым сооружениям, пострадали и суда, стоящие у причалов. Погибло 111 человек. На п/х «Генерал Ватутин» погиб весь экипаж. На п/х «Выборг» погибло 13 человек, в том числе капитан Петр Плотников. На дне бухты образовалась котловина 100 метров длиной, 40 метров шириной с глубиной в 7 метров. Отдельные части пароходов были разбросаны на сотни метров. Точные причины взрыва так и не были установлены, но зэки, которые работали на погрузке судов, хвалились, что этот взрыв — подарок чекистам к их профессиональному празднику — 20 декабря.

В 1934 году в Гамбурге был построен пароход «Cairo», который в том же году поменял название и стал «Memel». Судно работало под германским флагом, пока в период дружбы СССР и Германии, а именно в 1940 году, не было продано для пополнения флота Балтийского государственного морского пароходства и продолжило свою службу на море, получив название «Выборг». Накануне войны пароход был мобилизован, и вошел в состав Балтийского флота как транспортное судно. Командовал пароходом капитан Гаврилов Илья Гаврилович, который в 1957 году стал «Героем социалистического труда», а в 1982 году, после смерти, вновь вернулся на море, дав свое имя контейнеровозу «Капитан Гаврилов».

В начале июля 1941 года пароход «Выборг» шел из Ленинграда в Таллинн. В Финском заливе активных боевых действий немцы еще не вели, но финские подводные лодки уже вышли на боевые позиции. В районе острова Гогланд они атаковали советские пароходы «Луначарский» и «Выборг», шедшие без охранения. Пароходы, удачно маневрируя, уклонились от торпед, выпущенных финской подлодкой «Vetehinen» (так по-фински называется былинный морской водяной). Но через три часа другая подводная лодка «Vesikko» (норка) все-таки сумела попасть торпедой в корму судна.

Экипаж боролся за живучесть, и судно держалось на плаву. На помощь морякам подошел сторожевик Балтфлота. Выпустив на прощание еще одну торпеду и промазав, финны начали уклоняться от атак советского корабля. Но «Выборгу» не удалось ликвидировать повреждение, полученное от финской торпеды, и судно затонуло. Погиб боцман Денисов, а экипаж, спасшийся на нескольких шлюпках, был подобран катерами и доставлен на остров Лавенсаари.

Финны очень гордились этой победой — по сути дела, п/х «Выборг» стал самой крупной целью, затопленной ими на море. Историки подсчитали, что все подводные лодки финнов, а их было пять штук, за время войны совершили одиннадцать торпедных атак и выпустили всего восемнадцать торпед. И надо же: четверть из них досталась несчастному «Выборгу»! Тем не менее, тем, кто посетит Хельсинки, очень рекомендую заехать в крепость Свеаборг (Суоменлинна), где финны бережно сохранили не только крепостные пушки с марками российских оружейных заводов, но и саму подводную лодку «Vesikko». Стоит себе — такая маленькая, аккуратненькая, гордящаяся своей победой над пароходом «Выборг».

С финнами связана и другая история про другой «Выборг». Во время советско-финских войн финны озаботились защитой своих прибрежных вод и довольно уязвимого с точки зрения морских десантов продолжительного побережья. Помимо береговых батарей они построили два броненосца береговой обороны: «Вяйнемяйнен» и «Ильмаринен». ББО (броненосец береговой обороны) «Ильмаринен» уже в начале Великой Отечественной войны пошел на подмогу к немцам в район наших Моондзундских островов — и там нашел свою мину. Вместе с ним на дно Балтики ушли 13 офицеров, 11 мичманов, 65 старшин и 182 матроса. «Вяйнемяйнен» успешно нес боевую вахту по защите финских берегов, пока в 1944 году финны, осознав бессмысленность своего участия в войне, не вышли из нее и не приняли все условия, которые им предъявил СССР.

В 1947 году финнам запретили иметь крупные военно-морские силы, и броненосец был продан СССР, получив название «Выборг»!!! Корабль продолжил службу уже в Балтфлоте и закончил свою жизнь в начале 60-х годов в качестве мишени для учебных боев.

На смену броненосцу «Выборг» пришла серия судов «Выборг» — с чего я и начал свой рассказ. Немецкие «Выборги», прочно оседлавшие кубинское направление, исправно выполняли роль советско-кубинского моста дружбы. Народ пищал, чертыхался, но что делать — работал на этих судах. И сейчас многие, отработавшие в БМП, могут с гордостью сказать: «Что вы знаете о работе на флоте, не отработав хотя бы пару рейсов на «Выборгах»»? Там «блатных» не было...

Гэ-дэ-эровский «Выборг» с 1963 по 1987 год честно отработал весь период нашей социалистической дружбы. Его помнят, практически, все порты Кубы: Гавана, Мариель, Нуэвитас, Моа, Сантьго-де-Куба, Кайбарьен и пр. Помнят кубинские пляжи и песчаные отмели балтийских моряков с «Выборгской» серии. Караколы, зубатки, кораллы — на память о многомесячных стоянках в портах Кубы, — до сих пор хранятся в квартирах моряков, их друзей, и друзей их друзей на всем пространстве СССР.

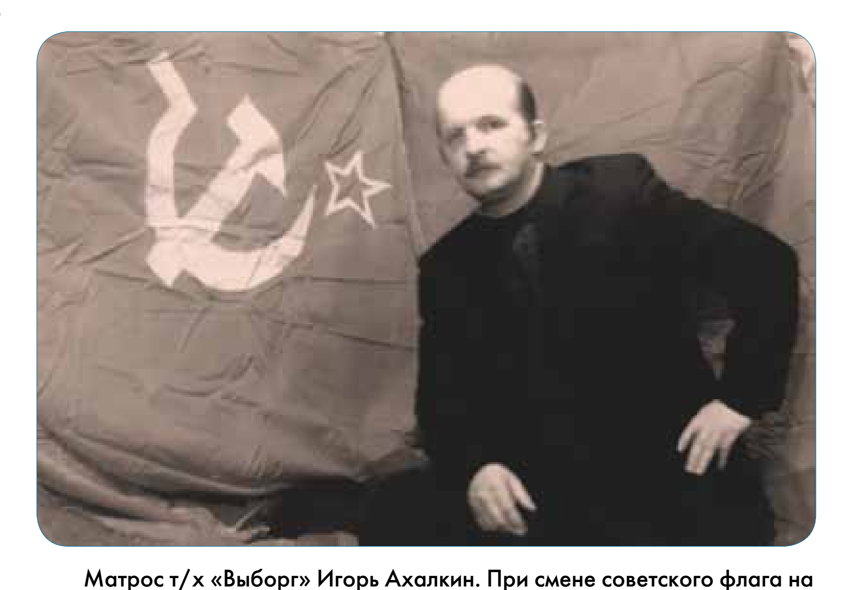
И надо же такому случиться, что история этого т/х «Выборг» завершилась тоже на Балтике. В 1987 году он сел на мель у острова Саарема а, да так крепко, что пришлось снимать экипаж. В 1989 году уже под немецким флагом и под именем «Beidor» пароход окончил свою жизнь.

Но недолго без имени «Выборг» существовал морской флот. Уже в 1988 году на той же «Варнов-Верфи» появился еще один «Выборг», но уже более удачной серии — ло-ро типа «Астрахань». Рейсы этого судна были более разнообразны, и, может, только порты Японии и Австралии не видели нашего «Выборга».

Но пришла перестройка и развал советского торгового флота. Крупнейшее судоходное предприятие Советского государства и России Балтийское морское пароходство, не без помощи «демократов» первой волны, было успешно разорено и затоплено. В 1993 году «Выборг» поднял флаг острова Сент-Винсент и Гренадины, и стал называться «Limo». В настоящее время судно служит под мальтийским флагом и именем «Baltic Mercur».



***Я. Малыгин, штурман***



Матрос т/х «Выборг» Игорь Ахалкин. При смене советского флага на российский, он забрал кормовой флаг на память – все-таки, это был его первый пароход. А сейчас матроса Ахалкина уже нет: он внезапно умер перед самым Новым, 2011-м, годом.



Вот типичный представитель гэ-дэ-эровских «Выборгов»: с характерными стрелами и «висилецей» на корме

Бюллетень **«Морской Профсоюзный Телеграф»**. Свидетельство о регистрации **ПИ № ФС 77-30409** выдано Федеральной службой по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия РФ 30.11.07

**Учредитель** – Балтийская территориальная организация Российского профессионального союза моряков. **Адрес редакции**: 198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 10, к. 2, каб. 705, тел./факс 251-18-07. **Главный редактор** – Ольга Лукина, **заведующий отделом информации** – Роман Кануник, **корректор** – Валентина Потапова . В бюллетене используются фотоматериалы сайта **www.shipspotting.com**
При перепечатке или использовании материалов **ссылка** на бюллетень «Морской Профсоюзный Телеграф» **обязательна**.
**ОТПЕЧАТАНО В ООО «РПК «МАКС ПРИНТ»** Тираж 990 экземпляров. Распространяется **бесплатно**.